POLSKA

SKRZYDŁA POLSKIE



Dla entuzjastów lotnictwa.

Piękny słoneczny dzień... pod Warszawą w Wieliszewie tłumy ludzi, może 10.000 osób, może więcej, a wszyscy wpatrzeni w niebo, w stronę Warszawy.

I nagle radosny pomruk:

— Lecą, lecą...

Małe punkciki na niebie rosną, zbliżają się... po chwili można rozróżnić kilka trójmotorowych płatowców, już są tuż... prawie nad szerokim rozległym polem lotniska, ale nie zniżają lotu, płyną majestatycznie, tylko mały samolocik RWD, towarzyszący im, to zniża lot, to wzbija się ponad płynące olbrzymy, oblatuje je ze wszystkich stron, jak owczarek zaganiający swe stado owiec.

Naraz od poszczególnych płatowców odrywają się ciemne jakby kulki, lecą chwilkę jak kamienie, ale trwa to moment, bo wkrótce całe niebo zakwita białymi spadochronami. Płyną majestatycznie, powoli ku ziemi, coraz niżej i niżej, by wreszcie pokryć całe pole białymi kwiatami płócien spadochronowych.

Publiczność się entuzjazmuje i rozjeżdża do domów...

Pokaz spadochronowy nie był nawet reklamo-

wany, zorganizowano go dla filmu lotniczego, a jednak do małej podwarszawskiej miejscowości ściągnął tylu entuzjastów lotnictwa dosłownie na parę minut z różnych miejscowości. Bo tych w Polsce nie brak. Żadna imperza, żadne najciekawsze widowisko nie zdoła w Polsce ściągnąć tylu widzów, ilu ich zapełni lotnisko na pierwszych lepszych zawodach, czy pokazach lotniczych.



L. O. P. P., liczący setki tysięcy członków, popiera wszelkie dziedziny lotnictwa, buduje szkoły lotnicze, subsydiuje studia nad lotnictwem, zakupuje sprzęt lotniczy. Każdy Polak powinien należeć do L.O.P.P.

Szumiały kiedyś skrzydła husarskie u ramion najlepszej młodzieży polskiej, dziś nowoczesna husaria skrzydła dawnej husarii nosi jako emblemat, a na skrzydłach samolotów naszych roznosi sławę Polski po wszystkich ziemiach świata.

Prężność naszych skrzydeł.

Polak okazał się znakomitym materiałem na lotnika.

Już w pierwszych chwilach po odzyskaniu Niepodległości, kiedy wszystko pogrążone było w niesłychanym chaosie, lotnictwo polskie okryło się wielokrotnie chwałą.

Każdy, cokolwiek orientujący się w sprawach lotnictwa, nie mógł się oprzeć zdumieniu, jak ci bohaterowie powietrza mogli dokonywać swoich czynów na gruchotach, całkowicie niezdatnych do użytku, na „latających trumnach", jak się to wówczas popularnie mówiło.

Historia naszej wojny zanotowała bardzo wiele takich karkołomnych lotów, że, patrząc na dzisiejsze warunki lotnictwa, po prostu wierzyć się nie chce, iż ci ludzie latali i wracali ze zwycięskich lotów. Co prawda nie wszyscy....

I zaraz po wojnie powstały pierwsze polskie fabryki samolotów, z których słynne samoloty R.W.D. zyskały rozgłos światowy.

Trudne były początki, rzecz prosta, ale wkrótce zaczęły się sypać sukcesy, jeden po drugim. Wielkie rajdy lotnicze, jak lot Orlińskiego do Tokio, czy Skarżyńskiego i Golejewskiego afrykańskie epopeje, Challenge'owe zwycięstwo niezapomnianych Żwirki i Wigury, wreszcie Bajan i Płończyński, skok majora Skarżyńskiego przez Atlantyk, słowem cały szereg sukcesów, jeden po drugim, trudno to zresztą wyliczać.

Całe społeczeństwo bierze udział w rozbudowie lotnictwa. Liga Obrony Przeciwlotniczej Państwa (L.O.P.P.), licząca miliony członków, buduje lotniska, wspiera przemysł lotniczy zakupując samoloty, subsydiuje sport lotniczy, słowem jest wszędzie tam, gdzie się dzieje coś, co ma jakikolwiek pożyteczny związek z lotnictwem.

Sport lotniczy, doniedawna jeszcze w powijakach, stanął w szybkim tempie w rzędzie najlepiej zorganizowanych i najżywotniejszych w Europie.

We wszystkich większych miastach powstały aerokluby, hasło „uczmy się latać" znalazło szeroki oddźwięk w społeczeństwie, zwłaszcza młodym.

Mimo trudnych warunków i kryzysu, który objąwszy cały świat, nie ominął i Polski, coraz więcej prywatnych osób i instytucyj posiada własne samoloty, słowem, umiłowanie lotnictwa dało realne rezultaty.

Młodzież dorosła, szkoląc się w pilotażu motorowym, wydała szereg „asów", nie mniej jednak

młodzież młodsza ma w Polsce możność nie tylko marzenia o lotnictwie, ale i wcielania w czyn swoich zamiłowań.

Rokrocznie odbywają się konkursy modeli latających, dające młodym konstruktorom możność wykazania swych zdolności. Istnieją kluby lotnicze młodzieży. Harcerze na międzynarodowym zlocie skautów w Holandii zyskali sławę najlepszych lotników skautowych.

Najmłodsze szybownictwo.

Szybownictwo stoi w Polsce na bardzo wysokim poziomie, mając wielu zwolenników. Cudowny to zresztą sport. Ci, którzy uzyskali dyplomy pilota szybowcowego, twierdzą z entuzjazmem, że nie ma nic przyjemniejszego, niż lot na bezsilnikowym aparacie.

Nic nie przerywa ciszy, tylko wiatr gra w linkach sterowych i płynie się w powietrzu, słysząc z dala odgłosy życia na ziemi.

Rokrocznie w wielu obozach szybowcowych szkoli się zastępy nowych szybowników, rokrocznie padają nowe rekordy długości lotu i wysokości, zarówno wśród mężczyzn, jak i kobiet - pilotek, których ilość z roku na rok wzrasta. Prześlicznie na tle błękitnego nieba wyglądają szybowce polskiej konstrukcji, smukłe jak jaskółki, płynące majestatycznie lub też wykonujące zawiłe i trudne akrobacje, mamy bowiem mistrzów akrobacji wśród naszych szybowników.



Słynny zdobywca I nagrody w Challenge'u 1934, samolot RWD 9, pilotowany przez znakomitego pilota majora Bajana, w skoku przez bramkę. Efektowny, ale trudny i niebezpieczny egzamin dla maszyny i pilota, zdał RWD 9.

Nie tak dawno jeszcze ukazanie się samolotu nad wsią czy miasteczkiem wzbudzało sensację, jako rzadkość niesłychana. Dziś każdy samolot wzbudza inne uczucia; chłop idący za pługiem, dziecko dążące do szkoły, czy baba wiejska gospodarująca w obejściu wznosi głowę w górę i mówi z uśmiechem:

— Nasz samolot!

W tem „nasz" jest tyle dumy, ile ukochania. Trzeba widzieć w czasie defilad, jak publiczność, oklaskując naszą świetną armię, entuzjazmuje się szczególnie, gdy defiluje kawaleria i gdy na niebie ukażą się klucze naszych płatowców wojskowych. Potężny huk silników nie może zagłuszyć okrzyków entuzjazmu i szalejących oklasków. Jest na co patrzeć! Jest co oklaskiwać! A lotnicy...? jaki duch wśród nich panuje...? jaki zapał...?

Niedawno, parę dni temu, zdarzył się w jednej szkole lotniczej wypadek podczas lotu akrobacyjnego. Trudno, to się czasem zdarza. Do filmu lotniczego p. t. „Dziewczyna szuka miłości" trzeba było wykonać loty akrobacyjne, bezpośrednio po zaszłym nieszczęśliwym wypadku. Katastrofa, dzięki Bogu, okazała się zresztą nie zagrażająca ż y c i u dzielnego pilota, ale, oczywiście, nastrój był przygnębiający. Komendant szkoły nie chciał nikogo wyznaczać, zwraca się tylko do uczniów z zapytaniem, kto chce na ochotnika polecieć.

Nie było nikogo... kto by nie stawił się natychmiast z prośbą, żeby jego wyznaczono. Taki duch panuje wśród naszych pilotów, taki sam entuzjazm dla lotnictwa wśród całego społeczeństwa. Pisząc o pilotach, nie można zapomnieć o tych, bez których pilot nie latałby tak pewnie na swoim samolocie. Mowa oczywiście o mechanikach.

Ta bezimienna rzesza jest współtwórczynią triumfów skrzydeł polskich, a ich wartość ilustruje najlepiej fakt opowiadany przez znanego pilota-literata, Zdzisława Harlendera.

Otóż kiedyś na lotnisku z niewytłumaczonych powodów ruszył przygotowany do startu samolot... bez pilota, który nie zdążył już wskoczyć do aparatu. Wszyscy byli pewni rozbicia, lecz samolot wystartował prawidłowo i zaczął zataczać koła nad lotniskiem, po czym, gdy się paliwo wyczer-

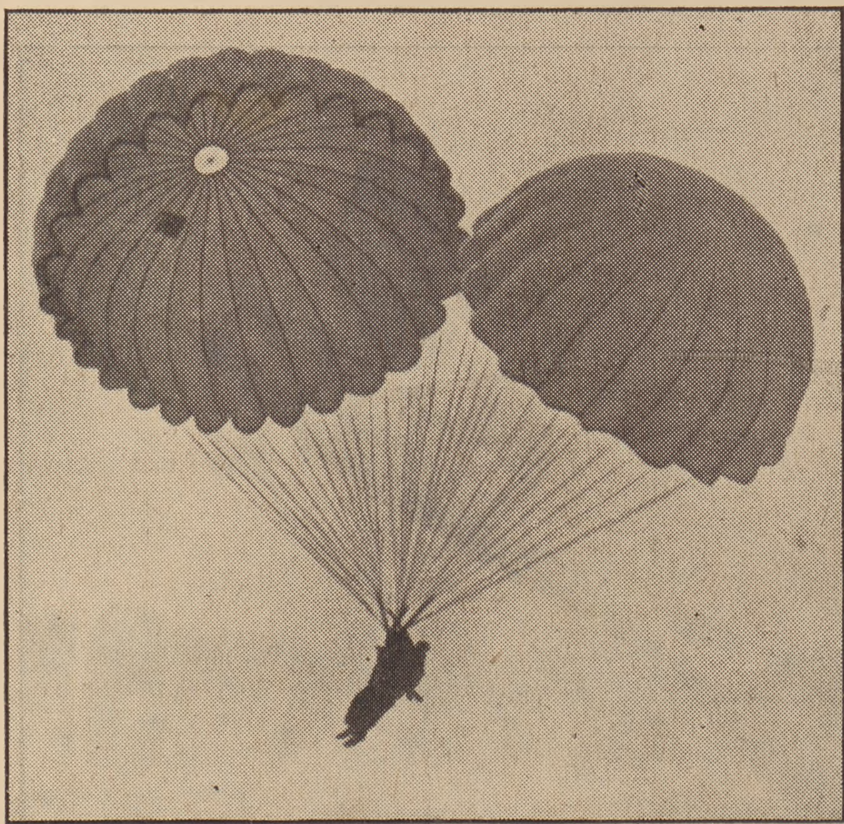
pało, wylądował szczęśliwie, ledwie że trochę uszkodzony.

Opowiadanie brzmi wręcz fantastycznie, lecz przecie jest zupełnie możliwe przy szczęśliwym zbiegu okoliczności, że się nie rozbił o drzewo lub inną przeszkodę, mechanik zaś odebrał gratulacje i należną nagrodę za tak wspaniałe utrzymanie aparatu i silnika, który cudownie wyregulowany, pracował precyzyjnie jak zegarek.

To też mając tak zgrany zespół pilotów i mechaników lotnictwo nasze rozwija się i potężnieje z dnia na dzień.

W niedzielę dnia 26 września b. r. na lotnisku Mokotowskim w Warszawie odbyła się podniosła uroczystość: przekazanie 126 samolotów, ufundowanych przez społeczeństwo zorganizowane w LOPP., dla szkół lotniczych i aeroklubów. Tysiączne tłumy zaległy trybuny i lotnisko, zjawiły się delegacje z różnych stron kraju, między nimi grupa górników z Górnego Śląska, którzy ufundowali 51 samolotów.

Polskie skrzydła coraz liczniej ukazują się nad polami i lasami naszymi.



W polskim lotnictwie sportowym, obok lotnictwa motorowego i szybownictwa, duże zainteresowanie wzbudził sport spadochronowy. L. O. P. P. przeszkoliła już setki zwolenników tej nowej gałęzi sportu lotniczego, wśród których nie brakuje i naszych dzielnych lotniczek.

Tydzień L. O. P. P.

Rokrocznie na jesieni w całej Polsce urządza się tydzień L.O.P.P. W tym roku wielkie święto sportu lotniczego, jakiem było przekazanie nowoufundowanych przez społeczeństwo samolotów, było jednocześnie pierwszym dniem dorocznego tygodnia, w którym najzasłużeńsza dla lotnictwa polskiego instytucja składała społeczeństwu rachunek z działalności całorocznej, jednocześnie apelując do obywateli o nieustawanie w ofiarnej, a tak potrzebnej pracy.

W roku 1936, kiedy do Marszałka Śmigłego-Rydza zgłosiła się delegacja L.O.P.P. z zaproszeniem na uroczystość przekazania zakupionych samolotów, Marszałek powiedział, że nie pokaże się, dopóki w ciągu roku nie będzie ufundowanych 100 samolotów.

„W 14 tygodni L.O.P.P. — mówił gen. Berbecki na lotnisku mokotowskiem — Liga ma do zameldowania Wodzowi Wojska Polskiego, iż rozkaz, otrzymany w roku zeszłym, żeby mniejszej ilości, niż 100 samolotów w 1937 r. nie przedstawić, że ten rozkaz Naczelnego Wodza został wykonany. Na lotnisku stoi 126 samolotów. Zostały one ufundowane w głównej mierze z drobnych ofiar, drobnych groszy, złożonych przez ludzi ciężkiej pracy. Ofiary społeczeństwa, ofiary wszystkich uświadomionych jego członków złożyły się na maszyny, stojące tu przed nami. Ofiarność społeczeństwa ogarnęła obszar całej Rzeczypospolitej Polskiej. Nawet położony na najdalszym skraju Rzeczypospolitej Łuniniec poleski, okręg należący do najmniej rozwiniętych gospodarczo i najuboższych, ofiarował ze swoich własnych składek jeden samolot".

Dar górników i hutników

A jak społeczeństwo polskie pojmuje ofiarność na rzecz L.O.P.P. dowodem tego jest przemówienie przedstawiciela górników i hutników śląskich, Maksymiliana Halamy, którego pojawienie się na trybunie na polu Mokotowskim w niebieskiej roboczej bluzie, w fartuchu i z młotem w dłoni, wywołało burzę oklasków.

— Tych 50 samolotów, ofiarowanych przez górników i hutników śląskich, nie uważamy jako powód do jakiejś specjalnej chluby, ale jako spełnienie obowiązku i zapewniamy, że ten nasz wysiłek nie jest ostatni.

Pięknym przykładem ofiarności Polaków zamieszkałych po za granicami kraju, było ofiarowanie jednego samolotu przez p. Marię Biernacką, zamieszkałą stale we Francji.



Szybowiec „Komar" startuje.

pierwszego przodka aeroklubów. Wojna polsko-bolszewicka była przyczyną jego zgonu, ale potrzeba takiej instytucji była tak widoczna, że zaraz po wojnie zawiązuje się w Warszawie Aeroklub Polski. Jednakże datą, od której się zaczyna żywiołowy wprost rozrost naszego sportu lotniczego, to rok 1927.

Obchodzimy dziś zatem dziesięciolecie!

Powstanie faktycznie pierwszego działającego sprawnie Aeroklubu odbyło się dnia 15 grudnia 1927 r. w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, na Zamku. Dowód to, że najważniejsze czynniki w kraju zrozumiały i zaakcentowały doniosłość tego faktu, przywiązując duże znaczenie rozwojowi lotnictwa sportowego.

Organizacja rozrasta się szybko, tworzą się aerokluby prowincjonalne, oraz akademickie, zakupuje się sprzęt, powstają pierwsze polskie samoloty sportowe.

Polskie skrzydła wśród Polonii.

Rodacy na obczyźnie interesują się żywo postępami lotnictwa polskiego. Dowodem tego są liczne ofiary płynące na ten cel z najprzeróżniejszych, rozrzuconych po całym globie, miejscowości, gdzie tylko znajdują się Polacy. Dowodem tego było zainteresowanie okrężnym lotem challenge'owym, kiedy w każdej miejscowości gdzie odbywało się lądowanie zawodników, wszyscy tam zamieszkujący Polacy, stawili się gremialnie, wyrażając spontanicznie radość z powodu sukcesów polskich skrzydeł.

A już chyba ukoronowaniem wszystkiego był wprost triumfalny pochód po osiedlach i koloniach polskich

zdobywcy Atlantyku, majora Skarżyńskiego,
który zadziwił świat swym skokiem przez bezmiar wód na maleńkiej maszynce RWD 5.

Ci którzy byli przy powitaniu naszego bohatera przestworzy w Brazylii, widzieli, jak biją polskie serca na obczyźnie w takt łoskotu polskich śmigieł coraz większej naszej flotylli powietrznej.

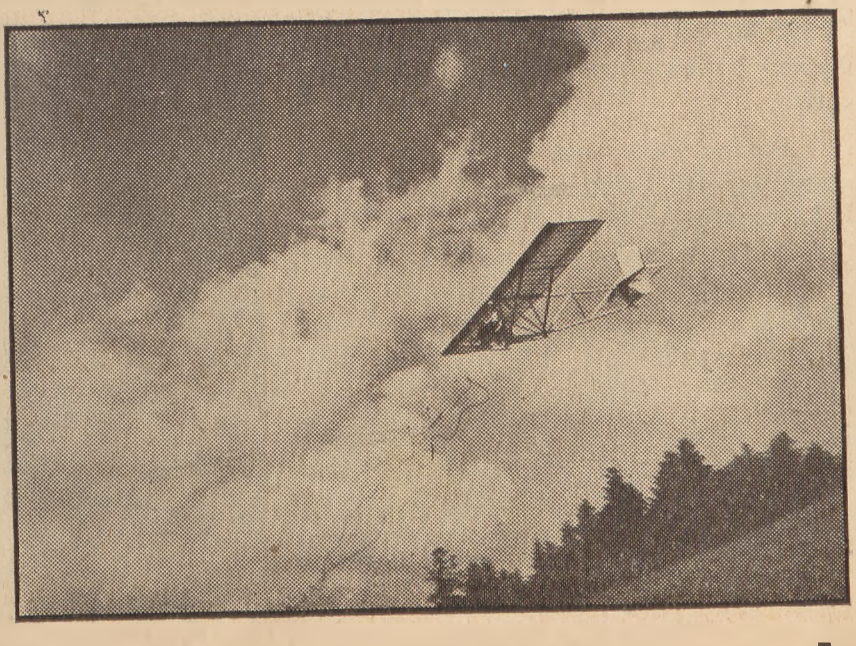
Z dziejów polskiego lotnictwa sportowego.

Dzieje jego sięgają pierwszych dni odrodzonej Ojczyzny. Nieledwie w parę dni po wypędzeniu Niemców, powstaje w Poznaniu Aeroklub Polski. Choć krótko żył, jednak pozostawił po sobie dobrą pamięć, kilkanaście numerów swego pisma „Polska Flota Napowietrzna" i bezprzecznie mu należący się tytuł

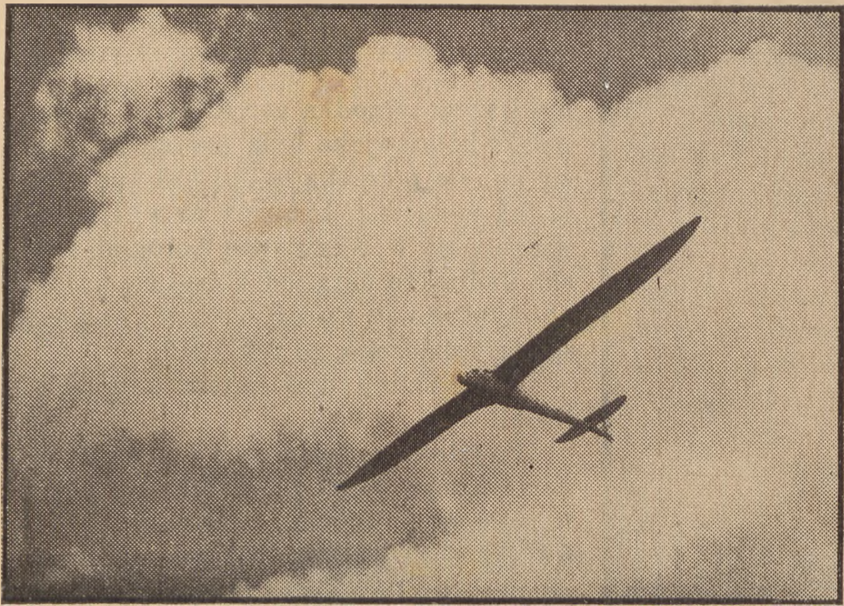
Pierwszy samolot sportowy.

Czytelników zapewne zaciekawi, kiedy powstał pierwszy samolot sportowy i kto był jego twórcą.

Przyniósł go rok 1924, konstruktorami zaś byli student Politechniki Warszawskiej Jerzy Dąbrowski oraz sierżant Stanisław Działowski. Był to samolot słabosilnikowy, bardzo jeszcze niedoskonały, spełniał jednak wielkie zadanie — pociągnął za sobą naśladowców, którzy pracą swą i pomysłami stworzyli podwaliny polskiego przemysłu lotniczego.



Inne są typy szybowców szkolnych, inne przeznaczone dla wyczynów i rekordów. Na tej fotografii widzimy szybowiec szkolny typu „Wrona" w chwilę po starcie.



Coraz częściej nad polską ziemią widzi się smukłe, śliczne, wytworne sylwetki szybowców. Sport szybowcowy entuzjazmuje tysiące młodzieży polskiej. Na ilustracji szybowiec polskiej konstrukcji CW 5 bis. (fot. J. Solar.)

Praca pierwszych polskich konstruktorów, jak każda praca pionierska, była trudna i niewdzięczna. Twórcy, z bardzo małymi wyjątkami, nie mieli żadnego prawie przygotowania technicznego, brak było potrzebnej literatury fachowej, niezbędnej opieki technicznej, a nadewszystko zasobów finansowych i odpowiednich do pracy warunków lokalowych.

Z piwnic ku słońcu!

Pierwsze polskie samoloty powstawały w piwnicach, z piwnic jednak wyleciały wysoko ku słońcu, głosząc, że Polska również ma swoje własne samoloty.

Dziś kiedy nasz przemysł lotniczy zdobył już sobie należne imię w świecie, kiedy jest należycie szanowany i gdy eksportujemy zagranicę, ogarnia nas wzruszenie i na ustach niejednego pojawia się wraz z temi wspomnieniami uśmiech pobłażliwy, wtedy jednak najskromniejszy sukcesik urastał do rozmiarów potężnego bodźca i zachęty, krok po kroku, wśród niezmordowanej pracy i braku zrozumienia u społeczeństwa.

Pomoc jego szła zawsze w dwóch kierunkach: finansowała poczynania konstruktorów, stawiających swe pierwsze kroki w przemyśle lotniczym, oraz organizowała konkursy awionetek, wykazujące zalety i wady wyprodukowanych maszyn.

Nasze sławne R. W. D.

Wówczas to na widownię wchodzi po raz pierwszy sławny wkrótce zespół konstruktorów: Rogalski, Drzewiecki Wigura, oraz ich przywódca, niezrównany organizator Wędrychowski.

Oto co piszą kroniki lotnicze o konkursach, na których poraz pierwszy pojawiła się RWD 1:

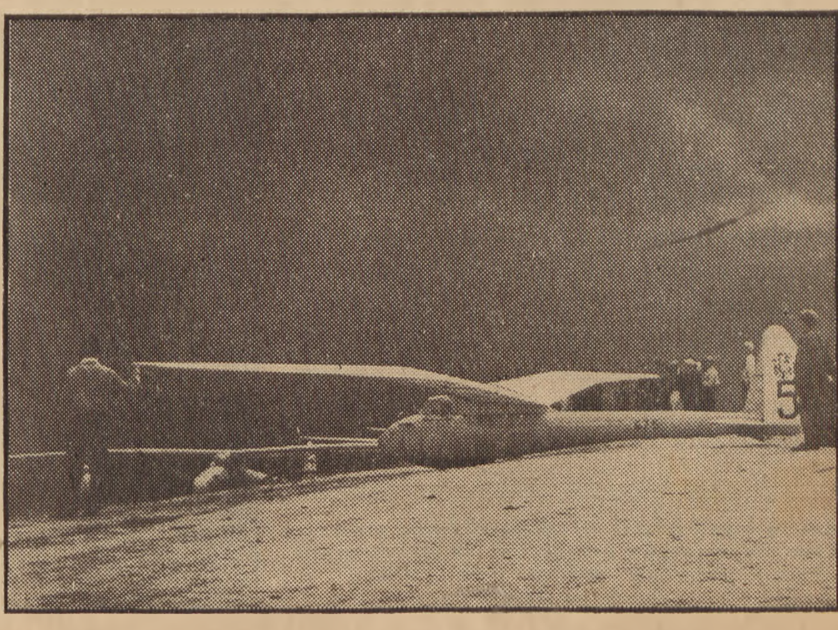
„Na tle ogólnego poziomu wartości istniejących typów, na wyróżnienie zasługuje samolot RWD-1, który na II-gim krajowym konkursie lotniczym uzyskał wyróżnienie Ministra Komunikacji za oryginalną konstrukcję i opracowanie techniczne wykraczające ponad przeciętny poziom".

RWD-2 bierze już, pilotowany przez żwirkę udział w I Challenge'u. Był to rok 1929.

Wchodzimy już na teren międzynarodowy. Płatowce nasze RWD, P.Z.L. i P.W.S. są coraz lepsze, wreszcie RWD-6 osiąga triumf międzynarodowy: żwirko i Wigura stają na czele najlepszych pilotów europejskich, RWD jest już sławną maszyną.

Dalsze dzieje naszego lotnictwa sportowego są już ogólnie znane. Zwycięstwo Bajana w następnym Challenge'u, raidy międzynarodowe, wspaniały rozwój naszego lotnictwa sportowego, zainteresowanie całego narodu. Dogoniliśmy inne państwa i odtąd idziemy w pierwszym szeregu na podbój przestworzy.

Któżto może odgadnąć, co nam przyszłość niesie, to jest pewne, że możemy śmiało w nią spoj-



Szybowiec wystartuje do lotu na czole burzy, tzn. będzie płynął w powietrzu, gnany wichrami nadciągającej burzy, która za nim idzie. W ten sposób lecąc, szybowiec pokonywuje wielkie przestrzenie.



Po całej Polsce są rozrzucone lotniska i szkoły pilotów, tak motorowych jak i szybowcowych. Na ilustracji widzimy jeden z hangarów szkoły szybowcowej w Bezmiechowej.

rzeć, bo przeszłość pokazała, że stracone w czasie zaborów chwile potrafiliśmy nadrobić, skrzydlata Polska XX wieku stała się równie sławną w świecie, jak skrzydlata husaria dawnej Polski.

Szybownictwo polskie zagranicą.

Piękny i emocjonujący sport szybowcowy rozwijający się w Polsce w sposób żywiołowy, przenikać począł również do środowisk Polonii Zagranicznej, zwłaszcza na terenie Ameryki Północnej i Południowej.

Młodzież polska z zagranicy, przebywająca w kraju na studiach, przystąpiła do tej akcji z całym zapałem i entuzjazmem, wykazując się w przeciągu jednego roku pracy znacznymi wynikami.

Koło szybowcowe, zorganizowane w b. r. przy Klubie Młodzieży Polskiej z Zagranicy, po przejściu teoretycznego przeszkolenia w okresie zimowym, wykorzystało okres letni na szkolenie swych członków w pilotażu szybowcowym w szkołach L.O.P.P. i Aeroklubu R. P.

Piętnastu kandydatów nosi już z dumą odznakę, przedstawiającą trzy białe mewy na błękitnym tle — dowód uzyskania stopnia pilota szybowcowego. Ośmiu z nich, którzy uzyskali wyższy stopień pilotażu, uzyskując kat. C, szkoli się jeszcze na kursach, pragnąc zdobyć upragniony tytuł pilota wyczynowego i uwieńczyć trzy białe mewy srebrnym wieńcem — najwyższą odznaką pilota szybowcowego.

Powodem do dumy Koła jest również pobicie rekordu brazylijskiego.

Dwóch młodych Polaków z Brazylii p.p. Henryk Gąsiorkiewicz i Czesław Las ustanowili bowiem nowy rekord brazylijski długotrwałości lotu czasem około 6-ciu godzin, podczas gdy dawny rekord należący do jednego z oficerów brazylijskich wynosił tylko 3 godz. i 23 minuty.

Dalszym etapem będzie praca pionierska na terenach. Nie posiadaliśmy bowiem dotychczas nigdzie zagranicą polskiego szybownictwa.

Dopiero w roku bieżącym po powrocie kilku wyszkolonych pilotów przystąpiono do tworzenia polskich kół szybowcowych zagranicą.

Koło takie powstało już na terenie Brazylii w Kurytybie.

Również w Stanach Zjednoczonych A. P. akcja tworzenia polskiego szybownictwa jest na dobrej drodze i rokuje nadzieję rozwoju.

W roku bieżącym bawiła w Stanach Zjednoczonych wyprawa harcerzy polskich z kraju, która przeprowadziła tam szereg kursów instruktorskich, a między nimi i kurs szybowcowy w Związku Sokolstwa Polskiego w Ameryce. Harcerze posługiwali się w czasie kursu polskim szybowcem, zakupionym w kraju. Szybownictwo wzbudziło wielkie zainteresowanie miejscowej Polonii, co znalazło wyraz w założeniu pierwszego polskiego klubu szybowcowego w Pittsburgu.

Hasło: „uczmy się latać" przyjęte zostało z entuzjazmem nietylko przez polskie społeczeństwo w kraju, lecz znalazło również żywy oddźwięk wśród wielomilionowej Polonii Amerykańskiej, która rozumie, że gwarancją niepodległości i warunkiem rozwoju oraz potęgi Rzeczypospolitej jest wychowanie Polaków w idei narodu morskiego i lotniczego.



Szybowiec, wciągany na górę przez konia, za chwilę pewnie wystartuje do lotu szkolnego.



RWD 11 jest samolotem komunikacyjnym. Rozwijając dużą szybkość, jest jednocześnie zwrotną i bezpieczną maszyną, budzącą przytem zachwyt swą piękną sylwetką z chowanym w czasie lotu podwoziem.

Polska idzie już zdecydowanie tą drogą. Świadczy o tym rozwój lotnictwa motorowego i szybowcowego.

Na miarę międzynarodową.

Szybownictwo, zapoczątkowane dopiero w 1927 roku, poszczycić się może pierwszorzędnymi wynikami. Po kilkuletniej zaledwie pracy posiada już ponad 20 tysięcy czynnych członków, zrzeszonych w kołach szybowcowych, około 8 tysięcy pilotów szybowcowych oraz kilkadziesiąt szybowisk i szkół szybowcowych, rozsianych po całym kraju.

O postępie wyszkoleniowym świadczyć również może rozpiętość wyczynów w długotrwałości lotu, bo gdy w 1928 roku najdłuższy przelot trwał 4 min. 13 sek., to w obecnym roku wyniósł już 24 godz. 14 min.

Z dumą podkreślić należy, że wszystko, co posiadamy w szybownictwie, zawdzięczamy tylko sobie. Nie pracował w Polsce żaden zagraniczny instruktor szybowcowy, latanie odbywa się wyłącznie na szybowcach polskiej konstrukcji i produkcji, a nawet wręcz przeciwnie, polskie szybowce używane były w kilku państwach i polskie szkoły wyszkoliły kilkudziesięciu instruktorów dla szeregu państw europejskich.

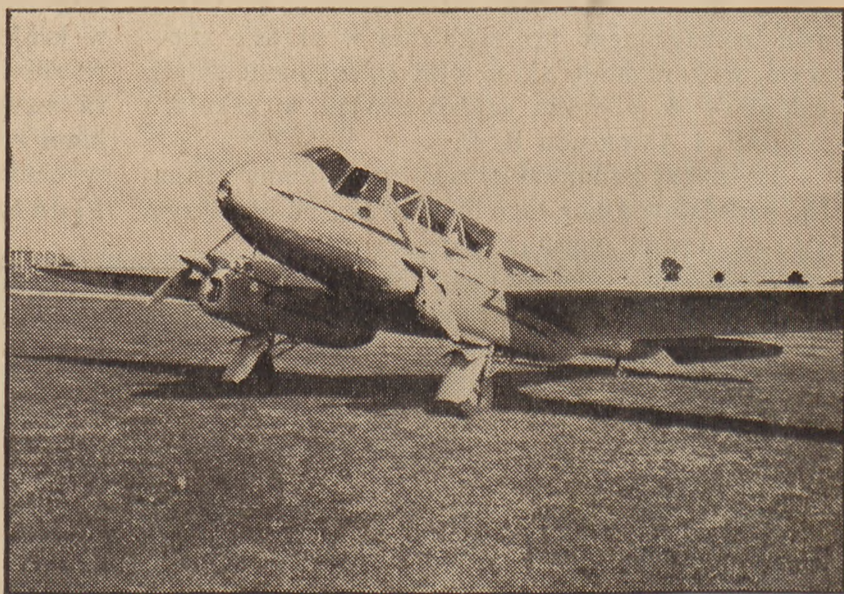
To też młode szybownictwo polskie zajęło w świecie trzecie miejsce po Niemcach i Rosji Sowieckiej, a przed Francją, Anglią, Stanami Zjednoczonymi, Włochami i innymi mniejszymi państwami.

Międzynarodowe wyczyny rekordowe w szybownictwie osiągnęły już nadzwyczajne wyniki, jak:

szybkość lotu — 4.325 m.,
przelot — 504 km.,
czas trwania lotu — 36 godz. 35 m.

Widzimy więc, że szybownictwo osiągnęło już taki poziom, że w niedalekiej przyszłości stanie się aktualna turystyka powietrzna, uprawiana przy pomocy najtańszego środka lokomocji, jakim jest szybowiec, lot którego oparty jest na wykorzystaniu sił przyrody.

Światowy Związek Polaków z Zagranicy, pod opieką którego ruch ten się rozwija, zaopatruje tereny w potrzebną literaturę, szkice warsztatowe szybowców i inne pomoce, oraz stara się uzyskać licencję polskich konstruktorów na budowę szybowców dla potrzeb organizacyj polskich w Ameryce.



Znakomite i popularne RWD 8, odznaczają się łatwą obsługą, nie wpadają w korkociąg i posiadają szereg innych zalet, dzięki czemu są niedoścignione jako aparaty służące do szkolenia nowych pilotów. Ten oto RWD 8 jest własnością harcerzy, którzy, zwłaszcza w szybownictwie, zdobyli ogólne uznanie.

Najbliższy numer „Polski" poświęcony będzie jesieni w Polsce.